Deutscher Bundestag
8. Wahlperiode

Drucksache 8/2514

Sachgebiet 9241

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Gewichte und bestimmte andere Merkmale (außer den Abmessungen) von Straßenfahrzeugen für den Güterverkehr

»EG-Dok. 4088/79«

Inhalt

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Tel. 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, 5300 Bonn 2, Postfach 2008 21

Erläuterung

1. Einleitung

Im Dezember 1975, als die Verabschiedung des 1971 [1]) unterbreiteten Entwurfs einer Richtlinie nach wie vor auf Schwierigkeiten stieß, forderte der Rat den Ausschuß der Ständigen Vertreter auf, mit Unterstützung der Kommission eine praktische Lösung für das Problem der Fahrzeuggewichte und -abmessungen in der Gemeinschaft auszuarbeiten.

Im Dezember 1976 [2]) unterbreitete die Kommission dem Rat eine Arbeitsunterlage mit den Kernpunkten eines neuen Lösungsvorschlags, worauf sie aufgefordert wurde, Vorschläge für Rechtsvorschriften auszuarbeiten.

Der beiliegende Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über Fahrzeuggewichte und andere technische Merkmale von Straßenfahrzeugen wurde auf Grund der Arbeitsunterlage der Kommission nach Beratungen mit den Straßenverkehrsunternehmern, Motorherstellern, Umweltschützern und anderen Interessengruppen ausgearbeitet.

Dieser Vorschlag zielt nicht darauf ab, die technischen Merkmale des gesamten Fahrzeugbestandes zu harmonisieren, sondern vielmehr die Merkmale bestimmter Fahrzeuge festzulegen, welche die Erlaubnis zum freien Verkehr in der Gemeinschaft erhalten könnten, was insbesondere für die schwereren, gemeinhin im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzten Fahrzeugkombinationen gilt. Die einzelstaatlichen Rechtsvorschriften würden dergestalt geändert, daß diese Fahrzeuge eingesetzt werden könnten, während der Einsatz der in den einzelnen Ländern vorhandenen Fahrzeugtypen weiterhin unter den gleichen Bedingungen wie bisher möglich wäre.

Auf einer der letzten Ratstagungen bezeichneten die Mitgliedstaaten es als notwendig,

— die Betriebskosten niedrigzuhalten und mit den knappen Energievorräten haushälterisch umzugehen,
— die Belastung der Verkehrswege und der Umwelt in Grenzen zu halten,
— die Verfahren für die Kontrolle und Überwachung des Nutzkraftfahrzeugverkehrs zu verbessern,
— eine Gemeinschaftsregelung der Bauartgenehmigung für das gesamte Nutzkraftfahrzeug anzustreben.

[1]) ABl. EG Nr. C 90/25 vom 11. September 1971
[2]) Dok. Nr. R/2876/76 (TRANS 138) vom 22. November 1976

Die Hauptschwierigkeit besteht darin, ein für alle Mitgliedstaaten annehmbares Gleichgewicht zwischen den betriebswirtschaftlichen Belangen und dem Schutz der Verkehrswege zu erreichen. Die Kommission ist davon überzeugt, daß dieser Vorschlag eine praktische Lösung dieses Problems möglich macht und daß er die Kontrolle des Nutzkraftfahrzeugverkehrs in der Gemeinschaft erleichtern und eine Grundlage für das Wachstum eines gemeinsamen Marktes für Nutzkraftfahrzeughersteller liefern wird.

Die Kommission erachtet ferner, daß die durch diese Richtlinie zugelassenen Fahrzeuge die neuesten Rechtsvorschriften der Gemeinschaft über Bremsen, Geräuschentwicklung, Schadstoffausstoß sowie über andere wesentliche Umweltschutz- und Sicherheitsfragen einhalten müßten.

Die Texte des ursprünglichen Richtlinienentwurfs bezüglich der Fahrzeugabmessungen sind dem Rat bereits getrennt vorgelegt und aus diesem Vorschlag ausgeklammert worden, mit dem nur derjenige Teil des ursprünglichen Vorschlags geändert wird, der sich auf Gewichte bezieht.

2. Gesamtgewicht
(Sattelkraftfahrzeuge und Lastzüge)

Die Gesamtgewichte reichen in der Gemeinschaft von 32,5 Tonnen im Vereinigten Königreich bis zu 50 Tonnen in den Niederlanden. Seit der vorläufigen Einigung zwischen den sechs Gründerstaaten von 1972 über ein in der gesamten Gemeinschaft höchstzulässiges Gesamtgewicht von 40 Tonnen und den Verhandlungen nach der Erweiterung der Gemeinschaft im Jahre 1973 haben Italien und Dänemark ihr höchstzulässiges Gesamtgewicht auf mehr als 40 Tonnen heraufgesetzt.

Die Kommission teilt die Ansicht, daß höhere Gesamtgewichte unter bestimmten Bedingungen annehmbar sind, und schlägt für bestimmte Fahrzeugkombinationen mit günstigen Stabilitäts- und Straßenschädigungs-Kennwerten ein höchstzulässiges Gesamtgewicht von 44 Tonnen vor. Diese Fahrzeuge werden die sichere Beförderung von ISO-Standardcontainern mit dem höchstzulässigen Gesamtgewicht von 30 Tonnen ermöglichen. Auf Grund der statistischen Unterlagen wird angenommen, daß zumindest im grenzüberschreitenden Verkehr der Anteil der Fahrzeuge, die für die Beförderung dieser hohen Nutzlasten gebraucht werden, ziemlich klein ist. Im allgemeinen kann davon ausgegangen werden, daß Güterkraftverkehrsunternehmer die wirtschaftlichsten Fahrzeugtypen mit einem höchstzulässigen Ge-

Gemäß Artikel 2 Satz 2 des Gesetzes vom 27. Juli 1957 zugeleitet mit Schreiben des Chefs des Bundeskanzleramtes vom 18. Januar 1979 – 14 – 680 70 – E – Ve 64/79:

Dieser Vorschlag ist mit Schreiben des Herrn Präsidenten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 30. Dezember 1978 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Gemeinschaften übermittelt worden.

Die Anhörung des Europäischen Parlaments und des Wirtschafts- und Sozialausschusses zu dem genannten Kommissionsvorschlag ist vorgesehen.

Mit der alsbaldigen Beschlußfassung durch den Rat ist zu rechnen.

samtgewicht bis zu rund 40 Tonnen, und zwar vor allem vier- und fünfachsige Sattelkraftfahrzeuge und Lastzüge auswählen.

Die vom Standpunkt des Güterkraftverkehrsunternehmers wirtschaftlichste Kombination ist eine zweiachsige Zugmaschine mit einem zwei- oder dreiachsigen Anhänger oder Sattelanhänger. Zweiachsige Zugmaschinen haben ein niedrigeres Leergewicht und einen niedrigeren Anschaffungspreis als dreiachsige Zugmaschinen (vor allem solche, bei denen beide Hinterachsen Antriebsachsen sind) und sind außerdem im Gebrauch wirtschaftlicher. Um jedoch gute Stabilitäts-, Reibungs- und Bremskennwerte zu erhalten, begrenzt der Vorschlag das höchstzulässige Gesamtgewicht von Kombinationen mit zweiachsigen Zugmaschinen auf höchstens 40 Tonnen.

Angesichts des weit verbreiteten Einsatzes von Kombinationen aus einer zweiachsigen Zugmaschine und einem zwei- oder dreiachsigen Anhänger ist die Kommission der Ansicht, daß eine Einigung zwischen den Mitgliedstaaten über annehmbare Normwerte für diese Kombinationen für den Erfolg des Vorschlags unbedingt notwendig ist.

Der mögliche Umfang des Gesamtgewichts einer vierachsigen Kombination, das die Mitgliedstaaten derzeit gestatten, ist sehr groß, wodurch auch die geduldete Straßenschädigung entsprechend groß wird. Die Kommission schlägt für diese Kombination ein höchstzulässiges Gesamtgewicht von 35 Tonnen vor, das zwar erheblich unter dem in einigen Mitgliedstaaten zulässigen Gesamtgewicht liegt, aber einen Kompromiß zwischen den extremen Positionen darstellt. Diese Kombination hat selbst bei einem solchen Gesamtgewicht erheblich ungünstigere Straßenschädigungs-Kennwerte als andere empfohlene Fahrzeugtypen. Ein auf 35 Tonnen begrenztes Gesamtgewicht könnte ein Anreiz dafür sein, daß sich Verkehrsunternehmer für ein fünfachsiges Fahrzeug entscheiden, das sich bei geringfügig höheren Betriebskosten und günstigeren Straßenschädigungs-Kennwerten für den Betrieb mit einem Gesamtgewicht bis zu 40 Tonnen eignet.

3. Achslast und Straßenschädigung

Die Schwierigkeit, sich auf eine einheitliche höchstzulässige Achslast zu einigen, ist eines der wesentlichen Hindernisse, das einer Gemeinschaftslösung für die Frage der Fahrzeuggewichte und -abmessungen entgegensteht.

Der Zusammenhang zwischen Achslast und Straßenschädigung wurde in den amerikanischen AASHO-Tests ermittelt und von zahlreichen späteren Untersuchungen weitgehend übernommen. Neuere Untersuchungen in den USA und anderswo haben jedoch gezeigt, daß höhere Gesamtgewichte und Achslasten trotz der höheren Infrastrukturkosten auf Grund des gesamtwirtschaftlichen Nutzens gerechtfertigt sein können. Dieser Grundsatz kann wahrscheinlich für Straßen mit starkem Verkehrsaufkommen gelten, bei denen ein geringfügig dickerer Belag bei gleicher Nutzungsdauer des Belags wesentlich höheren Achslasten standhält. Einige Mitgliedstaaten äußerten jedoch Bedenken, unter den heutigen Wirtschaftsverhältnissen erhebliche Mehraufwendungen für ihr ausgedehntes Haupt- und Nebenstraßennetz zu tätigen. Vorerst wird vorgeschlagen, nicht zu hohe Achslasten aus betriebswirtschaftlichen Gründen mit vernünftig hohen Gesamtgewichten zu kombinieren.

4. Berechnung der Straßenschädigung

Um die Straßenschädigungs-Kennwerte verschiedener Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen zu vergleichen und sicherzustellen, daß die vorgeschlagenen Kombinationen gegenüber den bereits eingesetzten befriedigend abschneiden, legte die Komission einen theoretischen Straßenschädigungswert zugrunde, der auf der Anwendung des Gesetzes der vierten Potenz auf das Verhältnis zwischen Achslast und Straßenschädigung nach den AASHO-Tests beruht. Die Straßenschädigung durch ein einzelnes Fahrzeug oder eine einzelne Kombination wird in 10-t-Standardachsen gemessen und dadurch berechnet, daß die Summe der Achslasten in der vierten Potenz durch 10^4 geteilt wird. Die Zahl 10 hat abgesehen davon, daß sie praktisch ist, keinerlei Bedeutung. Achsüberrollen durch ein Fahrzeug mit vielen Standardachsen verursachen zwar verhältnismäßig mehr Infrastrukturschädigungen, zum Vergleich der Kennwerte von Fahrzeugen mit verschiedenen Nutzlasten wird jedoch die Zahl der Überrollungen, die für die Beförderung einer gegebenen Gütemenge notwendig ist, mit in die Berechnung eingezogen.

Anlage A zu dieser Aufzeichnung enthält die auf diese Weise berechneten und als Standardachsen je 100 t Beförderungsmenge ausgedrückten Beschädigungswerte für eine Reihe von Kombinationen, die derzeit in der Gemeinschaft zugelassen sind, und stellt sie den von der Kommission vorgeschlagenen Kombinationen gegenüber. Daraus geht hervor, daß die Beschädigungswerte der von der Kommission vorgeschlagenen Kombinationen im Vergleich zu den meisten der gegenwärtig zugelassenen Kombinationen vergleichsweise niedrig und daß sie bei den vorgeschlagenen schwereren Fahrzeugen verringert werden.

Eine Reihe von Änderungen des einfachen Gesetzes der vierten Potenz ist vorgeschlagen worden um weitere, unter anderem folgende Faktoren zu berücksichtigen:

— die unterschiedlichen Beschädigungswerte von Einzel-, Breit- und Zwillingsreifen,

— der Einfluß des Reifeninnendrucks auf die Straßenschädigung,

— die erforderliche Korrektur der Doppelachsen,

— die dynamische Achsbelastung, die sich aus der Wechselwirkung zwischen Fahrzeugaufhängung und Straßenoberfläche ergibt.

Anfang 1978 bat die Kommission eine gemeinsame Arbeitsgruppe, in der die großen Motorenhersteller und die Güterkraftverkehrsunternehmer vertreten waren, eine Reihe von Faktoren im Zusammenhang mit den Fahrzeuggewichten und -abmessungen ein-

schließlich einer geeigneten Formel für die Berechnung der Straßenschädigungen zu untersuchen und darüber zu berichten. Die Ergebnisse der Arbeit über die Straßenschädigungen wurden in einem Bericht zusammengestellt, der von der Generaldirektion Verkehr der Kommission erstellt wurde [3]).

Auch wenn es in der zur Verfügung stehenden Zeit nicht möglich war, die Kennwerte für Einzel-, Breit- und Zwillingsreifen oder die unterschiedlichen Reifeninnendrücke schlüssig darzustellen, so wurde für diese Faktoren doch eine Reihe von Zahlen genannt.

Der AASHO-Test lieferte folgende Kennwerte für Zwillingsachsen:

— auf flexiblen Fahrbahnbefestigungen entspricht eine 10-t-Einzelachse einer 18-t-Zwillingsachse;
— auf starren Fahrbahnbefestigungen entspricht eine 10-t-Einzelachse einer 16-t-Zwillingsachse.

Eine direkte Anwendung des Gesetzes der 4. Potenz liefert einen brauchbaren Mittelwert dieser Zahlen, da sich ein Verhältnis von 10 : 17 ergibt. Ferner ergibt sich ein Verhältnis von 10 : 23 für eine Dreifachachse, die den normalerweise zulässigen Kennwert genau einhält. Man war sich darüber im klaren, daß die bisher geleistete Arbeit über die dynamische Last zwar brauchbar, aber noch nicht soweit anerkannt ist, daß sie in Rechtsvorschriften übernommen werden könnte.

Um den möglichen Einfluß der überarbeiteten Straßenschädigungsformel der Industrie auf die Auswahl geeigneter Fahrzeugkombinationen zu ermitteln, hat die Kommission den ursprünglichen Straßenschädigungs-Kennwert in Anlage B, Spalte A, mit extremen Zahlen der Industrie für den Vergleich von Einfach-, Breit- und Zwillingsreifen erneut berechnet und die Faktoren auf einen Standardzwillingsreifen mit einem Reifeninnendruck von 8,5 bar umgerechnet. Die Ergebnisse werden in Spalte G 1 der Tabelle in Anlage B dargestellt.

Eine Wirkung dieser Änderung besteht darin, daß sie die theoretische Schädigung durch eine 6-t-Lenkachse zwar von 0,13 auf 0,57 Standardachsen heraufsetzt, das Verhältnis zwischen den Straßenschädigungs-Kennwerten der verschiedenen Kombinationen aber kaum beeinflußt. Ein großer Teil der dreiachsigen Fahrzeuge ist nicht mit Zwillingsreifen, sondern mit Breitreifen ausgerüstet, bei denen eine signifikante Angleichung des Verhältnisses zwischen den Straßenschädigungs-Kennwerten der vier- und fünfachsigen Fahrzeugtypen sichtbar wird. Auch die optimale Verteilung des Gesamtgewichts auf die Achsen ändert sich zugunsten einer höheren Belastung der Einzelantriebsachse.

Die Spalte G 2 des Anhangs B zeigt anhand des Durchschnitts der Zahlen der Industrie, wie sich ein um 1 bar niedrigerer Reifeninnendruck auf die am stärksten belasteten Achsen auswirkt. Dadurch wird zwar eine absolut niedrigere Straßenschädigungs-Kennzahl, im Vergleich zur Spalte G 1 aber keine signifikante Änderung der relativen Straßenschädigungs-Kennzahlen erreicht.

[3]) Dok. VII/263/78 vom 3. April 1978

Die Kommission legte den von ihr vorgeschlagenen Fahrzeugkombinationen hauptsächlich die Ergebnisse in Spalte A der Tabelle in Anlage B zugrunde, berücksichtigte bis zu einem gewissen Grade aber auch die Auswirkungen einer ähnlichen Formel, welche von der Industrie vorgeschlagen wurde und die Ergebnisse in den Spalten G 1 und G 2 lieferte.

Auf dieser Grundlage empfiehlt die Kommission, für die Einzelantriebsachse einer Fahrzeugkombination eine Achslast von 11 Tonnen zu gestatten, was bei Fahrzeugen mit einem Gesamtgewicht bis zu 44 Tonnen einen Kraftschlußbeiwert von 25 % ermöglicht. Nach Ansicht der Kommission sollten Fahrzeuge, deren Benützung in der Gemeinschaft beabsichtigt wird, diesen Kraftschlußbeiwert erzielen. Die Belastung der übrigen Achsen wird auf höchstens 10 Tonnen beschränkt.

Die Doppelachse ist in allen Fällen auf 18 Tonnen, die Dreifachachse auf 24 Tonnen begrenzt. Bei Doppelachsen mit großem Abstand (mehr als 2 m voneinander) ist in den meisten Mitgliedstaaten die doppelte Einzelachslast erlaubt, obwohl festgestellt werden kann, daß sie ungünstige Straßenschädigungs-Kennzahlen aufweisen; sie sind daher im Vorschlag nicht vorgesehen.

5. Einzelkraftfahrzeuge und dreiachsige Sattelkraftfahrzeuge und Personenfahrzeuge

Der Kommissionsvorschlag gilt auch für drei- und vierachsige Einzelfahrzeuge mit zwei Lenkachsen. Diese Fahrzeuge weisen gegenüber den größeren Kombinationen nicht sehr hohe Straßenschädigungs-Kennzahlen auf.

Das zweiachsige Fahrzeug hat bei einer gegebenen Achslast immer eine hohe Straßenschädigungs-Kennzahl, weshalb die Kommission derzeit kaum Aussichten für eine Einigung über ein Gesamtgewicht von mehr als 16 Tonnen sieht. Vielleicht ist es möglich, später auf Grund einer verbesserten Aufhängung und niedrigerer Reifeninnendrücke zu einer Einigung zu gelangen. Auch dreiachsige Sattelkraftfahrzeuge haben ebenfalls hohe Straßenschädigungs-Kennzahlen und wurden aus ähnlichen Gründen ausgeschlossen.

Personenkraftwagen wurden ebenfalls ausgeschlossen, und zwar hauptsächlich deshalb, weil die Mehrzahl zweichasig ist und weil eingehendere Untersuchungen dieser besonderen Fahrzeugarten erforderlich sind, bevor praktische Vorschläge gemacht werden können.

6. Überwachung des Gesamtgewichts und der Achslast

Überladung kann Fahrzeuge gefährlich machen, zu einer starken Geräuschbelästigung und Luftverschmutzung führen und bei schwereren Fahrzeugtypen einen übermäßigen Beitrag zur Beschädigung von Straßen und Anlagen leisten. Verantwortungslosen Verkehrsunternehmern kann dies auch einen unfairen Wettbewerbsvorteil verschaffen.

Die Behörden kontrollieren in allen Mitgliedstaaten das Gesamtgewicht von Fahrzeugen und ahnden Zuwiderhandlungen. Einige Behörden kontrollieren auch die Achslasten. Diese Kontrollen erfordern einen hohen Verwaltungsaufwand, belasten die Wirtschaft und sind nur teilweise wirkungsvoll. Es ist kein Geheimnis, daß Überladungen weiterhin vorkommen.

Die derzeit vielfältigen Bauart- und Betriebsvorschriften in der Gemeinschaft komplizieren dieses Problem. Ein Fahrzeug, das in einem Mitgliedstaat verkehren darf, kann in einem anderen durchaus unzulässig sein. Damit Fahrzeuge bei Fahrten von einem Mitgliedstaat nach einem anderen den gesetzlichen Vorschriften entsprechen, kann es vorkommen, daß sie entladen oder umgeladen werden müssen, damit die Achslasten bestimmte Werte nicht überschreiten oder die vorgeschriebene Reibungszugkraft erreichen.

Die Kommission ist davon überzeugt, daß die Einführung von Fahrzeugen, für die gemeinsame Gewichtsvorschriften gelten, nicht nur die Überwachung der Fahrzeuge vereinfachen und verbilligen, sondern auch die Versuchung der Verkehrsunternehmer, die Fahrzeuge zu überladen, in Grenzen halten würde.

Als weitere Hilfe für eine rasche und wirkungsvolle Überwachung sollten die nach diesem Vorschlag zugelassenen Fahrzeuge ein leicht zugängliches Schild mitführen, aus dem hervorgeht, welches Gesamtgewicht und welche Achslasten zulässig sind. Bei leichteren Fahrzeugen sollten die technisch zulässigen Lasten angegeben werden.

Durch einen Vergleich der festgestellten Gesamtgewicht- und Achslastwerte mit den auf dem Schild angegebenen Werten könnten die Behörden überprüfen, ob das Fahrzeug technisch oder rechtlich überladen ist.

Eine Schwierigkeit könnte sich für Mitgliedstaaten ergeben, die weiterhin höhere Gesamtgewichts- und Achslastgrenzwerte als nach diesem Vorschlag zulassen. Die Behörden dieser Mitgliedstaaten müßten überprüfen, ob ein nach diesem Vorschlag zugelassenes Fahrzeug technisch in der Lage ist, die schwereren Lasten zu befördern. Die Kommission möchte diese Frage mit den zuständigen Instanzen eingehender untersuchen, ehe sie empfiehlt, auch Angaben über technisch zulässige Gesamtgewichts- und Achslastwerte, welche die nach diesem Vorschlag zulässigen Werte übersteigen, auf dem Schild zu vermerken.

Die Kommission ist der Ansicht, daß der Verkehrsunternehmer das tatsächliche Gesamtgewicht des Fahrzeugs immer kennen und notfalls einen Spielraum lassen sollte, damit das höchstzulässige Gesamtgewicht nicht überschritten wird. Daher enthält der Vorschlag keine Angaben über die Toleranz für das Gesamtgewicht, obwohl die Kommission sich darüber im klaren ist, daß die Behörden geringfügige Gewichtsüberschreitungen nicht ahnden.

Für Einzelachslasten ist jedoch eine Toleranz von 5 % über den auf dem Schild genannten Grenzwerten vorgeschlagen worden, sofern das zulässige Gesamtgewicht nicht überschritten wird. Denn in der Praxis ist es selbst bei sorgfältigster Beladung des Fahrzeugs unmöglich, das Gesamtgewicht immer optimal auf die Achsen zu verteilen.

Diese Toleranz ist nur für bereits im Betrieb befindliche Fahrzeuge gedacht, soll aber nicht schon in der Konstruktion berücksichtigt werden.

Ein weiterer Grund für eine Toleranz bei Antriebsachsen soll den Verkehrsunternehmern insbesondere die Möglichkeit bieten, diese Achsen bis an die zulässige Grenze zu belasten, um Reibungszugkraft, Stabilität und Bremswirkung zu verbessern. Diesen Vorteilen steht, wie aus Anlage A hervorgeht, bei voller Ausnutzung der Toleranzgrenze eine um rund 8 % höhere Straßenschädigungs-Kennzahl gegenüber. Die Verwendung von mehr als einer höchstzulässigen Achslast macht die Überprüfung von Fahrzeugen etwas komplizierter; im Hinblick auf Prüfungen der statischen Achslast läßt sich diese Schwierigkeit ohne weiteres überwinden, wenn die höchstzulässige Einzelachslast auf dem Schild angegeben wird. Auf die Prüfung der dynamischen Achslast wird in Abschnitt 9 eingegangen.

7. Umweltschutz und Sicherheit

Die Kommission unterhält zahlreiche Kontakte zu Umweltschutzgruppen in der Gemeinschaft, die auf die Umweltbelästigung und -schädigung durch schwere Straßenfahrzeuge hingewiesen und restriktive Maßnahmen im Straßenverkehr gefordert haben. Diese Gruppen sehen in dem Vorschlag der Kommission, sich auf gemeinsame Grenzwerte für Fahrzeuggewichte und -abmessungen in der Gemeinschaft zu einigen, eine Gefahr für die Umwelt, zumindest aber einen Affront der öffentlichen Meinung.

Die Kommission ist gleichwohl davon überzeugt, daß das Umweltschutzproblem des Straßenverkehrs mit der gleichen Sachlichkeit wie die Straßenschädigung oder andere technische Gesichtspunkte behandelt werden muß.

Ein lauterer Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern und innerhalb des Straßenverkehrsgewerbes selbst gelten als wesentliche Ziele der gemeinsamen Verkehrspolitik der Gemeinschaft. Die Gemeinschaftsvorschriften für die Lenkzeiten und den Fahrtenschreiber sollen einen lauteren Wettbewerb sicherstellen, die Arbeitsbedingungen für Fahrer verbessern und die Öffentlichkeit durch die Senkung der Zahl der Straßenverkehrsunfälle schützen. Auch die letzte Richtlinie, die eine jährliche Fahrtüchtigkeitsprüfung für Güter- und Personenfahrzeuge vorschreibt, soll einen lauteren Wettbewerb fördern, die Sicherheit verbessern sowie die Geräuschbelästigung und Umweltverschmutzung durch Fahrzeuge verringern. Außerdem unterbreitete die Kommission Vorschläge für ein angemessenes System der Wegekostenabgeltung, bei der auch die gesamtwirtschaftlichen Kosten berücksichtigt werden.

Die Gemeinschaft hat bereits eine größere Zahl von Vorschriften für die Bauartgenehmigung neuer Fahrzeuge einschließlich Normen für die Geräuschentwicklung, Abgasemission, Brems-, Beleuchtungs- und andere Sicherheitseinrichtungen erlassen. Diese Normen werden ständig überprüft und auf den neuesten Stand gebracht; ferner werden neue Normen eingeführt.

In der gesamten Gemeinschaft gelten für Straßenfahrzeuge bereits sehr ähnliche höchstzulässige Abmessungen, wobei der 40"-ISO-Container die höchstzulässige Last für Sattelkraftfahrzeuge ist. Es gibt keine Vorschläge, diese Abmessungen oder die höchstzulässige Länge von 18 m für die derzeit in acht von neun Mitgliedstaaten üblichen Kombinationen aus Zugmaschine und Anhänger heraufzusetzen.

Die Kommission ist sich ferner darüber im klaren, daß bestimmte Straßen und umweltschutzpolitisch empfindliche Gebiete wie alte Innenstädte viel niedrigere Größen-, Gesamtgewichts- oder Achslastwerte erfordern. Diese Grenzwerte müssen von den unmittelbar betroffenen Instanzen nach sorgfältiger Abschätzung der umweltschutz- und sicherheitspolitischen sowie etwaigen anderen Faktoren festgelegt werden. Sie können sogar auf ein höchstzulässiges Gesamtgewicht von nur 3,5 Tonnen mit entsprechenden Beschränkungen der Fahrzeuggröße festgelegt werden und brauchen mit den höchstzulässigen Werten für verkehrsübliche Fahrzeuge kaum etwas zu tun zu haben.

Alle Fahrzeuge, die ungeachtet des Zeitpunkts der Zulassung auf Grund dieses Vorschlags zum freien Verkehr in der Gemeinschaft zugelassen sind, müßten die wichtigsten Umweltschutz- und Sicherheitsnormen, die beim Inkrafttreten des Vorschlags gelten, einhalten. Ferner würden sie den Maßnahmen unterliegen, mit denen die Durchsetzung der höchstzulässigen Gesamtgewichte und Achslasten gemäß Abschnitt 6 erleichtert werden soll.

Die Kommission glaubt deshalb, daß schon allein aus Gründen des Umweltschutzes ausreichende Veranlassung besteht, einheitliche Normen der Gemeinschaft für den Bau und die Benutzung schwerer Kraftfahrzeuge aufzustellen.

8. Energiepolitische Gesichtspunkte

Kraftfahrzeuge mit Verbrennungsmotoren dürften in der vorhersehbaren Zukunft einen erheblichen Teil des Güter- und Personenverkehrs besorgen. Die Regierungen der Mitgliedstaaten sind sich darüber im klaren, daß insbesondere mit den knappen Erdölvorräten haushälterisch umgegangen werden muß. Die Kommission wurde aufgefordert, diesen Punkt bei der Ausarbeitung von Vorschlägen für die höchstzulässigen Gewichte und Abmessungen für Nutzkraftfahrzeuge zu berücksichtigen.

Abgesehen von bautechnischen Verbesserungen der Motoren, des Getriebes und der Aerodynamik sind Energieeinsparungen im Fahrzeug möglich durch

— die Heraufsetzung des Gesamtgewichts oder durch

— die Heraufsetzung des Verhältnisses zwischen Nutzlast und Gesamtgewicht, indem höhere Achslasten gestattet würden und dadurch bei einem gegebenen Gesamtgewicht weniger Achsen erforderlich wären.

Die zweite Alternative erfordert einen größeren Aufwand für die Straßeninstandhaltung mit entsprechenden Energiekosten und zusätzlichem Verbrauch an Mineralölerzeugnissen. Höhere Achslasten sollten grundsätzlich das Verhältnis zwischen Nutzlast und Gesamtgewicht erheblich verbessern, obwohl die entsprechende Verbesserung, wie aus der letzten Spalte der Tabelle in Anlage A hervorgeht, zumindest bei schweren Fahrzeugen in der Praxis recht gering ist.

Als beste Lösung für einen sparsamen Energieverbrauch wird unter Berücksichtigung der anderen Faktoren daher ein angemessen hohes Gesamtgewicht mit nicht zu hohen Achslasten vorgeschlagen.

9. Künftig mögliche Maßnahmen

Der heutige Vorschlag soll für Nutzfahrzeuge Normen festlegen, die mehrere Jahre gelten und nicht nur für Verkehrsunternehmer und Fahrzeughersteller wirtschaftlich attraktiv sind, sondern auch die Schädigung der Verkehrswege in Grenzen halten, ein hohes Maß an Sicherheit im Straßenverkehr bieten sowie eine geringe Geräuschbelästigung und Umweltverschmutzung zur Folge haben.

Die Kommission ist sich darüber im klaren, daß das Verfahren für die Beurteilung der Straßenschädigung in den nächsten Jahren überprüft werden dürfte und die Wirkungen der dynamischen Last, worüber aufschlußreiche wissenschaftliche Arbeiten durchgeführt werden, insbesondere durch die Festsetzung der Grenzwerte für das Haupt- und Nebenstraßennetz einbezogen werden sollte. Bautechnische Weiterentwicklungen einschließlich einer verbesserten Aufhängung werden auch berücksichtigt werden müssen.

Die Festlegung einheitlicher Kriterien für das Gesamtgewicht und die Achslast wird weitere Fortschritte auf dem Wege zu einer gemeinschaftlichen Bauartgenehmigung von Nutzkraftfahrzeugen ermöglichen und den Fahrzeugherstellern der Gemeinschaft einen attraktiveren Binnenmarkt eröffnen.

Die Prüfung von Fahrzeugen bei der Bauartgenehmigung unter Standardbelastung wird vor ihrer Inbetriebnahme ebenfalls dazu beitragen, daß die Achslastgrenzen bei normaler Belastung nicht überschritten werden. In Verbindung mit wirkungsvollen Kontrollverfahren sollte dies dazu führen, daß die Straßenschädigung ohne betriebswirtschaftliche Nachteile erheblich gesenkt werden kann.

Ferner müßte es möglich sein, den technischen Fortschritt für die Feststellung von Überladungen zu nutzen und ein „erstes Filter" für fahrende Fahrzeuge einzuführen, von dem aus sie gegebenenfalls zu einer genauen Brückenwaage dirigiert werden könnten. Das Filter sollte Kombinationen unterschei-

den können, bei denen eine Einzelachslast bis zu 11 Tonnen gestattet ist, was kein unüberwindliches Problem sein dürfte. Wenn die Wahrscheinlichkeit der Ermittlung, daß Überladungen vorliegen, bis an die Grenze der Gewißheit gesteigert werden kann, ließe sich eine weitere Senkung der Straßenschädigung ohne Nachteile für die Mehrheit der verantwortungsbewußten Verkehrsunternehmen erreichen.

10. Bemerkungen zu den Artikeln des Vorschlags

Artikel 1 begrenzt den Geltungsbereich der Richtlinie auf bestimmte Fahrzeugtypen, insbesondere auf die schweren Kombinationen.

Artikel 2 enthält Begriffsbestimmungen der Ausdrücke „Fahrzeugkombination" und „Fahrzeuge".

Artikel 3 bestimmt, daß Fahrzeuge und Kombinationen, die sich in Übereinstimmung mit der Richtlinie befinden, in jedem Mitgliedstaat verkauft und benutzt werden können.

Artikel 4 schreibt vor, daß jedes zugelassene Fahrzeug ein Schild mitführen muß, aus dem das höchstzulässige Gesamtgewicht und die Einzelachslasten hervorgehen. Dieses Schild ist außerdem ein Kennzeichen dafür, daß die betreffenden Fahrzeuge auf Grund dieser Richtlinie zugelassen worden sind. Die auf dem Schild genannten Lasten sind innerhalb der in den Anlagen I und II vorgeschriebenen Grenzen technisch zulässig.

Artikel 5 schreibt vor, daß die eingesetzten Fahrzeuge die auf dem Schild genannten Gesamtgewichts- und Achslastgrenzen einhalten müssen. Beide Teile einer Kombination müssen einzeln, die Kombination muß als ganze den zulässigen Grenzwert einhalten, soweit dieser niedriger ist als die Summe der zulässigen Grenzwerte für die einzelnen Fahrzeugteile. Aus den in Abschnitt 6 genannten Gründen wird bei den Achslasten eine Toleranz von 5 % geduldet. Dieser Artikel legt auch für alle Fahrzeuge und Kombinationen eine Reibungszugkraft von mindestens 20 % fest und ermächtigt die Mitgliedstaaten zur Anhebung dieses Werts bis 25 % für Fahrzeuge auf ihrem Hoheitsgebiet.

Artikel 6 gewährleistet, daß die nach dieser Richtlinie zulässigen Fahrzeuge die im Zeitpunkt des Inkrafttretens der Richtlinie geltenden Gemeinschaftsnormen über Lärm, Luftverschmutzung, Bremsen und Lenkung einhalten, selbst wenn sie zu einem früheren Zeitpunkt in Verkehr gebracht worden sind.

Artikel 7 erlaubt den Mitgliedstaaten, den Geltungsbereich dieser Richtlinie für besonders gefährliche Güter einzuschränken und zugelassene Fahrzeuge von bestimmten Strecken oder Anlagen auszuschließen.

Artikel 8 und 9 bedürfen keiner Erklärung.

Anhang A

Straßenschädigungs-Kennzahlen der vorgeschlagenen Fahrzeuge

G G t.	Nutzlast t (1)	Fahrzeugumriss	Standard achsen 10 t.	Schädigung (2)	NL/GG %
24	15.2	6 18	1.45	9.6	63
30	20.0	12 18	1.58	7.9	67
35	24.0	6 11 18	2.90	12.1	69
40	28.0	6 11 23 6 10 24	2.63 2.36	9.4 8.5	70 70
42	29.6	6 18 18 (1 Ant.Achse) (2 Ant.Achsen)	3.14 2.55	10.6 8.6	71 71
44	31.2	6 18 20 (1 Ant.Achse) 6 15 23 (2 Ant.Achsen)	2.43 1.81	7.8 5.8	71 71
35	24.0	6 11 9 9	2.90	12.1	69
40	28.0	6 11 8 15 6 10 8 16	2.64 2.36	9.4 8.5	70 70
42	29.6	6 18 9 9 (1 Ant.Achse (2 Ant.Achsen	3.14 2.55	10.6 8.6	71 71
44	31.2	6 18 8 12 (1 Ant.Achse) 6 15 8 15 (2 Ant.Achsen)	2.50 1.82	8.0 5.8	71 71

(1) Nutzlast berechnet nach Formel in Dok. VII/263/78
(2) Anzahl der Standard-Achsen pro 100 t Nutzlast

Straßenschädigungszahlen bestehender Fahrzeuge

I. Einzelfahrzeuge

LAND	G G	Nutzlast	Fahrzeugumriss		Standardachsen 10 t.	Schädigung	NL/GG
	t.						%
D	16	8.9	6	10	1.13	12.7	56
GB	16.3	9.2	6.1	10.2	1.22	13.4	57
F	19.0	11.6	6	13	2.98	25.8	61
D	22	13.7	6	16	0.95	6.9	62
F	26	17.1	6	20	2.13	12.5	66
GB	30.5	20.5	12.2	18.3	1.70	8.3	67

Straßenschädigungszahlen bestehender Fahrzeuge

II. a Sattelkraftfahrzeuge (3 und 4 Achsen)

LAND	G G	Nutzlast	Fahrzeugumriss	Standard-achsen 10 t.	Schädi-gung	NL/GG %
	t.					
D	26	16.8	6 10 10	2.13	12.7	65
I	30	20.0	6 12 12	4.27	21.4	67
F	32	21.6	6 13 13	5.83	27.0	67
GB	32.5	22.0	6 10.2 16.3	2.09	9.5	68
GB	32.5	22.0	6 8.1 20.4 (>2m)	2.72	12.3	68
D	36	24.8	6 10 20 (>2m)	3.13	12.6	69
F	38	26.4	6 12 20	4.21	17.6	70
I	40	28.0	6 12 22 (>2m)	5.13	18.3	70

Straßenschädigungszahlen bestehender Fahrzeuge

II. b Sattelkraftfahrzeuge (5 und 6 Achsen)

LAND	G.G	Nutzlast	Fahrzeugumriss	Standardachsen 10 t	Schädigung	NL/GG %
	t.					
D	38	26.4	6 10 22	2.00	7.6	70
F	38	26.4	6 12 20	2.81	11.6	70
I	44	31.2	6 12 26	3.89	12.5	71
DK	44	31.2	6 16 22	2.13	6.8	71
NL	50	36.0	6 18 26	3.12	8.6	72

Straßenschädigungszahlen bestehender Fahrzeuge

II. a Sattelkraftfahrzeuge (3 und 4 Achsen)

LAND	G G t.	Nutzlast t.	Fahrzeugumriss	Standardachsen 10 t.	Schädigung	NL/GG %
D	26	16.8	6 10 10	2.13	12.7	65
I	30	20.0	6 12 12	4.27	21.4	67
F	32	21.6	6 13 13	5.83	27.0	67
GB	32.5	22.0	6 10.2 16.3	2.09	9.5	68
GB	32.5	22.0	6 8.1 20.4 (>2m)	2.72	12.3	68
D	36	24.8	6 10 20 (>2m)	3.13	12.6	69
F	38	26.4	6 12 20	4.21	17.6	70
I	40	28.0	6 12 22 (>2m)	5.13	18.3	70

Straßenschädigungszahlen bestehender Fahrzeuge

II. b Sattelkraftfahrzeuge (5 und 6 Achsen)

LAND	G G (t.)	Nutzlast (t.)	Fahrzeugumriss	Standard-achsen 10 t	Schädigung	NL/GG %
D	38	26.4	6 10 22	2.00	7.6	70
F	38	26.4	6 12 20	2.81	11.6	70
I	44	31.2	6 12 26	3.89	12.5	71
DK	44	31.2	6 16 22	2.13	6.8	71
NL	50	36.0	6 18 26	3.12	8.6	72

Straßenschädigungszahlen bestehender Fahrzeuge

III. Lastzüge

LAND	G G	Nutzlast	Fahrzeugumriss				Standard-achsen 10 t.	Schädigung	NL/GG %
	t.								
D	32	21.6	6	10	6	8	1.95	9.0	68
I	40	28.0	6	12	11	11	5.13	18.3	70
D	38	26.4	6	10	6	16	2.08	7.9	70
I	44	31.2	6	12	7	19	4.08	13.1	71
D	38	26.4	6	16	8	8	2.08	7.9	70
I	44	31.2	6	18	10	10	3.54	11.4	71
NL	50	36.0	6	18	8	18	3.27	9.1	72

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Gewichte und bestimmte andere Merkmale (außer den Abmessungen) von Straßenfahrzeugen für den Güterverkehr

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN –

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Im Rahmen der Gemeinsamen Verkehrspolitik sind Höchstwerte für die Gewichte und andere Merkmale bestimmter Fahrzeuge festzulegen, damit diese Fahrzeuge in jedem Mitgliedstaat eingesetzt werden können.

Die Festlegung von Höchstwerten für das Fahrzeuggewicht wird auch den Aufbau eines einheitlicheren Marktes für schwere Kraftfahrzeuge ermöglichen.

Es ist wünschenswert, daß Kraftfahrzeuge, die in der Gemeinschaft frei verkehren dürfen, den neuesten Gemeinschaftsvorschriften über die Geräuschpegel; Abgase, Lenk- und Bremsanlagen entsprechen.

Die Erfordernisse der Sicherheit bzw. des Verkehrswege- oder Umweltschutzes können es erforderlich machen, daß die Mitgliedstaaten bestimmte Strecken oder Anlagen für schwerere Kraftfahrzeuge sperren und die Beförderung gefährlicher Güter auf bestimmte Fahrzeuge beschränken –

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN –

Artikel 1

Diese Richtlinie gilt für Gewichte und andere Merkmale (außer Abmessungen) der Güterkraftfahrzeuge und Anhänger gemäß Anhang I. Diese Fahrzeuge sind dazu bestimmt, auf Straßen zu verkehren, und haben mindestens vier Räder, ein höchstzulässiges Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen und eine durch die Bauart bestimmte Geschwindigkeit von über 25 km/h.

Artikel 2

Im Sinne dieser Richtlinie gelten als

— „Fahrzeugkombination" ein Einzelkraftfahrzeug mit einem Anhänger oder ein Sattelkraftfahrzeug aus einer Zugmaschine und einem Sattelanhänger,

— „Kraftfahrzeug" ein Einzelkraftfahrzeug oder eine Zugmaschine für ein Sattelkraftfahrzeug.

Artikel 3

Die Mitgliedstaaten verweigern oder verbieten nicht den Verkauf, die Zulassung, das Inverkehrbringen oder den Einsatz von Fahrzeugen aus Gründen, die mit den in dieser Richtlinie und ihren Anhängen geregelten Merkmalen zusammenhängen, wenn die Fahrzeuge den darin genannten Anforderungen entsprechen.

Artikel 4

1. Die Übereinstimmung mit dieser Richtlinie setzt voraus, daß
   a) ein Fahrzeug an einer leicht zugänglichen Stelle ein Schild mit nachstehenden Angaben führt;
      (i) das Leergewicht des Fahrzeugs,
      (ii) das höchstzulässige Gewicht des Fahrzeugs,
      (iii) die höchstzulässigen Einzelachslasten des Fahrzeugs,
      (iv) ein Symbol, aus dem hervorgeht, daß das Fahrzeug dieser Richtlinie entspricht,
      (v) bei Kraftfahrzeugen das höchstzulässige Zuggewicht, wenn es das höchstzulässige Gewicht gemäß (ii) übersteigt;
   b) die auf dem Schild angegebenen Werte für das höchstzulässige Gewicht, die höchstzulässigen Einzelachslasten und das höchstzulässige Zuggewicht die in den Anhängen I und II genannten Höchstwerte nicht übersteigen.
2. Der Rat wird vor dem 1. Januar 1980 auf Grund eines Vorschlags der Kommission über die Form des in diesem Artikel genannten Schildes entscheiden.

Artikel 5

1. Es wird davon ausgegangen, daß ein eingesetztes Fahrzeug dieser Richtlinie entspricht, wenn
   a) das Gesamtgewicht des Fahrzeugs das auf dem Schild genannte höchstzulässige Gewicht nicht übersteigt,
   b) das Gesamtgewicht einer Fahrzeugkombination die in Anhang I genannten Höchstwerte nicht übersteigt,
   c) keine Einzelachslast den auf dem Schild genannten Höchstwert um mehr als 5 v. H. übersteigt,
   d) die Last, die von der Antriebsachse oder den Antriebsachsen eines Fahrzeugs oder einer Fahrzeugkombination getragen wird, mindestens 20 v. H. des Gesamtgewichts des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination ausmacht,

e) der Abstand zwischen dem Mittelpunkt der Hinterachse des Kraftfahrzeugs und dem Mittelpunkt der Vorderachse eines Anhängers oder Sattelanhängers mindestens 3,0 Meter beträgt.

2. Ein Mitgliedstaat kann nach Anhörung der Kommission den in Absatz 1 Buchstabe (d) genannten Wert bei Fahrzeugen, die auf seinem Hoheitsgebiet eingesetzt werden, bis auf 25 v. H. heraufsetzen.

Artikel 6

Die Mitgliedstaaten stellen durch die erforderlichen Vorschriften sicher, daß jedes Fahrzeug, das ein Schild gemäß Artikel 4 führt, den technischen Anforderungen der Gemeinschaftsrichtlinien für die Betriebserlaubnis in Anhang III entspricht.

Artikel 7

Die Mitgliedstaaten können nach Anhörung der Kommission über die allgemeine Art der beabsichtigten Vorschriften

a) von den Bestimmungen von Artikel 3 bei Fahrzeugen abweichen, die für die Beförderung gefährlicher Güter verwendet werden,

b) Fahrzeuge, die dieser Richtlinie entsprechen, aus Gründen der Sicherheit bzw. des Verkehrswege- oder Umweltschutzes von bestimmten Strecken oder Anlagen ausschließen. Solche Vorschriften gelten für alle Fahrzeuge mit dem gleichen Gewicht oder den gleichen anderen Merkmalen.

Artikel 8

1. Die Mitgliedstaaten erlassen nach Anhörung der Kommission die erforderlichen Vorschriften, um dieser Richtlinie binnen 18 Monaten nach ihrer Bekanntgabe nachzukommen, und teilen diese Vorschriften unverzüglich der Kommission mit.

2. Sie wenden solche Vorschriften ab 1. Januar 1983 an.

Artikel 9

Diese Richtlinie ist an alle Mitgliedstaaten gerichtet.

Anhang I

Höchstzulässige Gewichte von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen

1. Höchstzulässiges Gewicht eines Fahrzeugs

1.1. Einzelkraftfahrzeug

— dreiachsiges Fahrzeug	24 Tonnen
— vierachsiges Fahrzeug (zwei Lenkachsen)	30 Tonnen

1.2. Zu einer Kombination gehörende Fahrzeuge

— zweiachsiges Kraftfahrzeug	17 Tonnen
— dreiachsiges Kraftfahrzeug	24 Tonnen
— zweiachsige Anhänger	18 Tonnen
— dreiachsiger Anhänger	24 Tonnen
— Sattelanhänger (Achslasten)	
zweiachsig	18 Tonnen
dreiachsig	24 Tonnen

1.3. Fahrzeugkombinationen (Sattelkraftfahrzeuge und Lastzüge)

— zweiachsiges Kraftfahrzeug	
+ Anhänger oder Sattelanhänger	
— zweiachsig	35 Tonnen
— dreiachsig	40 Tonnen
— dreiachsiges Kraftfahrzeug	
+ Anhänger oder Sattelanhänger	
— zweiachsig	42 Tonnen
— dreiachsig	44 Tonnen

2. Höchstzulässiges Zuggewicht eines Kraftfahrzeugs

Das höchstzulässige Zuggewicht nach dem Schild eines Kraftfahrzeugs, das dazu bestimmt ist, einen Anhänger oder Sattelanhänger zu ziehen, wird von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten nach Anhörung der Hersteller und unter Berücksichtigung aller zweckmäßigen Faktoren einschließlich des Bremsvermögens, der Stabilität und der Motorleistung festgelegt. Das höchstzulässige Zuggewicht in Tonnen darf ein Fünftel der in Kilowatt ausgedrückten Motorleistung nicht übersteigen.

3. Technisch höchstzulässiges Gesamtgewicht

Ist das Fahrzeug nicht dazu gebaut, das höchstzulässige Gesamtgewicht gemäß Abschnitt 1 dieses Anhangs zu tragen, oder könnte der Achsabstand zu einer Überlastung von Brücken führen, so ist das auf dem Schild gemäß Artikel 4 genannte höchstzulässige Gewicht entsprechend zu verringern.

Anhang II

Achsabstände und höchstzulässige Einzelachslasten

1.	Die höchstzulässige Achslast der einzigen Antriebsachse einer Fahrzeugkombination darf nicht übersteigen.	11 Tonnen
2.	Die höchstzulässige Achslast jeder anderen Einzelachse darf nicht übersteigen.	10 Tonnen
3.	Beträgt der Achsabstand weniger als 2,0 Meter, darf die Summe der höchstzulässigen Achslasten einer Doppelachse nicht übersteigen.	18 Tonnen
4.	Die Summe der Achslast einer Dreifachachse darf nicht übersteigen.	24 Tonnen
5.	Der höchstzulässige Achsabstand einer Dreifachachse darf nicht übersteigen.	2,8 Meter
6.	Ist das Fahrzeug für die Zulassung der vollen Achslast nicht geeignet, so können die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten niedrigere Höchstwerte für die Achslasten von Lenkachsen oder von Achsen mit Einzel- oder Breitstreifen oder für andere Achsen festsetzen.	

Anhang III (i)

Gemeinschaftsvorschriften über die Betriebserlaubnis für neue oder schon im Verkehr befindliche Kraftfahrzeuge, die nach dieser Richtlinie zugelassen sind

1. Lärm

Zulässiger Geräuschpegel und Auspuffvorrichtung von Kraftfahrzeugen

Richtlinie	Amtsblatt
Richtlinie des Rates Nr. 70/157/EWG	L 42/16 v. 23. 02. 1970
Richtlinie der Kommission Nr. 73/350/EWG	L 321/33 v. 22. 11. 1973
Richtlinie des Rates Nr. 77/212/EWG	L 66/33 v. 12. 03. 1977

2. Luftverschmutzung

a) Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Abgase von Kraftfahrzeugmotoren mit Fremdzündung

Richtlinie des Rates Nr. 70/220/EWG	L 76/ 1 v. 06. 04. 1970
Richtlinie des Rates Nr. 74/290/EWG	L 159/61 v. 15. 06. 1974
Richtlinie der Kommission Nr.77/102/EWG	L 32/32 v. 03. 02. 1977
Richtlinie der Kommission Nr. 78/665/EWG	L 223/48 v. 14. 08. 1978

b) Maßnahmen gegen die Emission verunreinigter Stoffe aus Dieselmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen

Richtlinie des Rates Nr. 72/306/EWG	L 190/ 1 v. 20. 08. 1972
Berichtigung	L 215/20 v. 06. 08. 1974

Anhang III (ii)

3. Bremsen

Bremsanlagen bestimmter Klassen von Kraftfahrzeugen und deren Anhängern

Richtlinie des Rates Nr. 71/320/EWG	L 202/37 v. 06. 09. 1971
Richtlinie der Kommission Nr. 74/132/EWG	L 74/ 7 v. 19. 03. 1974
Richtlinie der Kommission Nr. 75/524/EWG	L 236/ 3 v. 08. 09. 1975

4. Lenkung

Lenkanlagen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern

Richtlinie des Rates 70/311/EWG	L 133/10 v. 18. 06. 1970